COPIE

Référentiel Infrastructure

Règlement S 0

Généralités

Édition du 01-01-1976

Version 11 du 26 Août 2005

Applicable au 1er mars 2006

IN 1472

Émetteur : Direction Déléguée Système d'Exploitation et Sécurité

Document propriété de la SNCF

COPIE

COPIE

Sommaire

PREAMBULE / NOTE PEDAGOGIQUE **1**

GENERALITES **2**

Article 1. Objet. 2

CHAPITRE UNIQUE **3**

§ 1.Textes réglementaires et documents relatifs à la sécurité de l'exploitation. 3

Article 101. Règlement général de sécurité – Consignes de sécurité. 3

Article 102. Documents de sécurité. 3

Article 103. Consignes permanentes de sécurité. 4

Article 104. Consignes temporaires de sécurité. 4

Article 105 Tenue des imprimés utilisés pour l'exercice d'une fonction de sécurité. 5

§2. Application des textes réglementaires de sécurité. 5

Article 106. Domaine d'application du R.G.S. 5

Article 107. Agents chargés de l'application du R.G.S. 5

Article 108. Exercice des fonctions de sécurité. 5

§3. Mise à disposition des agents des règlements et documents de sécurité – Transmission du service de sécurité. 6

Article 109. Prise de connaissance des règlements et documents de sécurité. 6

Article 110. Remise de service entre agents sédentaires. 6

Article 111. Réservé. 7

§4. Communications échangées pour l'application du R.G.S. 7

Article 112. Généralités. 7

Article 113. Nature des communications échangées. 7

Article 114. Dépêches. 8

Article 115. Dépêches et autres communications échangées entre les agents-circulation (ou les chefs de service, aiguilleurs et gardes) et les agents des trains ou les agents travaillant sur les voies. 9

Article 116. Téléphone installé le long des lignes, téléphone public mobile ou non mobile, radio sol-train. 9

§5. Dispositions diverses. 11

Article 117. Limites territoriales d'une gare. 11

Article 118 Importance de l'heure exacte. 11

ANNEXE 1 LISTE DES REGLEMENTS COMPOSANT LE R.G.S. (REGLEMENT GENERAL DE SECURITE). **12**

ANNEXE 2 VOCABULAIRE UTILISE DANS LE REGLEMENT GENERAL DE SECURITE. **14**

FICHE D'IDENTIFICATION **23**

COPIE

COPIE

Préambule / Note pédagogique

Origine de la création ou de la modification du texte :

- Les modifications du vocabulaire utilisé dans le règlement de sécurité (annexe 2 du règlement S0) accompagnent la création et la modification des référentiels des lignes à signalisation de cabine de type Transmission Voie Machine (TVM).
- L'exigence générale d'une obligation d'identification mutuelle pour les communications échangées entre les agents exerçant une fonction de sécurité est maintenant actée dans le règlement S0. Cette exigence est notamment motivée par la diversité des intervenants sur le **Réseau Ferré National (RFN)** et les risques de confusion dans la reconnaissance du bon interlocuteur en résultant.

Objectifs du texte :

Le présent règlement fixe les dispositions générales concernant le référentiel de sécurité.

Utilisateurs :

Tous les agents concernés par la réglementation de sécurité.

Résumé des principales évolutions et des nouveautés :

La nouvelle version de ce texte est motivée par la nécessité:

- d'intégrer dans les définitions du vocabulaire utilisé dans le règlement de sécurité les appellations de : système de signalisation, ligne à signalisation au sol, ligne à signalisation de cabine, ligne à grande vitesse (LGV) ;
- de compléter la définition des voies de service ;
- de mentionner à l'article 107.1, l'obligation d'identification faite aux agents exerçant une fonction de sécurité ;
- de modifier la forme de l'article 113 pour mieux expliciter le terme « enregistrement », pour les communications échangées pour l'application du RGS.
- d'adapter le contenu du texte pour tenir compte du mode de gestion et de l'utilisation du RFN par des « exploitants » Gestionnaire d'Infrastructure (GI) et Entreprise Ferroviaire (EF)) en application du Règlement de sécurité de l'exploitation du RFN approuvé par l'arrêté du 28/avril/2004.

COPIE

Généralités

Article 1. Objet.

Le présent règlement est destiné à fixer les dispositions concernant :

- la consistance et l'établissement des règlements et des documents de sécurité,
- la prise de connaissance des dispositions réglementaires de sécurité par les agents chargés de les appliquer,
- la transmission du service de la sécurité entre agents,
- les communications échangées par les agents participant au service de la sécurité.

Il précise en outre :

- les limites territoriales d'une gare,
- le vocabulaire utilisé dans le R.G.S.

COPIE

Chapitre unique

§ 1.Textes réglementaires et documents relatifs à la sécurité de l'exploitation.

Article 101. Règlement général de sécurité – Consignes de sécurité.

1. Les textes réglementaires relatifs à la sécurité de l'exploitation comprennent le **Règlement général de sécurité** (R.G.S.), composé des règlements de la classe S dont la liste figure à l'Annexe 1 au présent règlement et complété par des **Consignes de sécurité** permanentes ou temporaires définissant notamment :

- les conditions d'application du R.G.S. dans une gare (ou un groupe de gares,...), un dépôt (hors RFN), une unité voie, sur une ligne (ou un groupe de lignes,...), ou particulières à certaines circulations (trains de composition spéciale,...),
- certains modes particuliers d'exploitation (régime d'exploitation en navette,...) non décrits par les Règlements S.

Chaque Règlement S ou Consigne de sécurité peut comporter des extraits catégoriels.

Des textes dénommés **documents de métier**, contenant des dispositions, y compris des prescriptions réglementaires, nécessaires à un opérateur exerçant une ou plusieurs fonctions de sécurité, peuvent être établis sous la responsabilité de chaque Entreprise Ferroviaire en conformité avec les textes règlementaires émis par le Gestionnaire d'Infrastructure.

Dès lors qu'ils sont mis à la disposition des opérateurs, ces textes se substituent, pour ces opérateurs, aux parties correspondantes du R.G.S.

2. Certains termes employés dans le R.G.S. et les Consignes de sécurité sont définis au **Vocabulaire** qui constitue l'Annexe 2 au présent règlement.

3. Les « dispositions complémentaires » (D.C.) et/ou les « commentaires » qui figurent éventuellement à la fin d'un article (ou d'un paragraphe dans un article) ou sur la page de gauche correspondante, ont la même valeur réglementaire que le texte principal.

4. Lorsqu'il est fait usage d'imprimés explicitement prévus par le R.G.S. ou les Consignes de sécurité, le mode d'emploi éventuellement indiqué dans ces documents a la valeur d'une prescription réglementaire de sécurité.

5. La concertation et l'entente entre les agents chargés de l'application du R.G.S. sont des points cruciaux dans la gestion de la sécurité des circulations. Les communications en constituent le fondement.

Article 102. Documents de sécurité.

Certains documents mentionnés dans le R.G.S. et les Consignes de sécurité, et nécessaires à l'exploitation des Règlements et Consignes de sécurité, sont appelés documents de sécurité.

COPIE

Ces documents sont notamment :

- le Livret de la marche des trains (en abrégé L.M.Tr.) et son fascicule annexe, les annexes et rectificatifs aux fascicules-horaires, les Avis-trains, Avis-travaux tenant lieu d'Avis-trains et les documents qui en dépendent : fiches-trains, graphiques théoriques et réels de circulation, tableaux de succession des trains,... ;
- les Avis de sécurité, les Avis-travaux, les Avis de service hebdomadaire, les Avis-signalisation, les Avis-gabarit, ... ;
- les livrets de composition des trains de voyageurs pour celles de leurs dispositions concernant l'application du Règlement S7A ;
- les Notices techniques relatives à certains matériels (autorails, éléments automoteurs,...).

Article 103. Consignes permanentes de sécurité.

1. Les consignes permanentes de sécurité sont celles qui sont prévues par les textes réglementaires.

2. Les Consignes permanentes de sécurité sont établies, signées, modifiées, gérées et contrôlées dans les conditions fixées par les textes réglementaires internes aux exploitants [au sens du Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE)].

3. Dans chaque gare, dépôt, unité voie, … , il existe une collection de référence des Consignes permanentes de sécurité qui s'y appliquent.

Dans chaque lieu d'emploi (chantier de gare importante, poste d'aiguillage,...) est placée une collection des Consignes permanentes de sécurité nécessaires, convenablement repérée et facilement accessible.

Disposition Complémentaire :

Une Consigne permanente de sécurité abrogée doit être immédiatement retirée des collections où elle est placée.

Article 104. Consignes temporaires de sécurité.

Une Consigne temporaire de sécurité est établie :

- soit en application d'un Règlement S ; elle est élaborée et signée dans les conditions fixées par le texte réglementaire correspondant ;
- soit du fait de circonstances imprévues et urgentes mettant en cause la sécurité lorsqu'il est nécessaire de définir des dispositions nouvelles ou de modifier les dispositions des Consignes permanentes de sécurité existantes. Elle est élaborée et signée par l'agent qui prend l'initiative de l'établir. S'il n'est pas lui-même le directeur d'Établissement, il avise celui-ci dans les plus brefs délais. Le directeur d'Établissement confirme les dispositions prises ou fait prendre des mesures complémentaires.

Disposition Complémentaire :

Une Consigne temporaire de sécurité doit être retirée immédiatement dès qu'elle a cessé d'être applicable.

COPIE

Article 105 Tenue des imprimés utilisés pour l'exercice d'une fonction de sécurité.

Les imprimés utilisés pour l'exercice d'une fonction de sécurité (carnet d'enregistrement des dépêches, registre de cantonnement, registre de circulation, carnet de dérangements, bulletin de composition, relevé de composition, …) doivent être tenus avec soin.

Les inscriptions doivent être faites par un moyen indélébile, sans grattage ni surcharge. L'utilisation de correcteur ou de bande adhésive est interdite. En cas d'erreur, l'indication erronée doit être biffée et la rectification utile écrite lisiblement.

§2. Application des textes réglementaires de sécurité.

Article 106. Domaine d'application du R.G.S.

Le R.G.S. est applicable sur toutes les lignes du Réseau Ferré National, sauf indication contraire du L.M.Tr.

Certaines lignes désignées au L.M.Tr. peuvent être exploitées à titre temporaire ou permanent sous des régimes d'exploitation particuliers définis par des consignes.

Des dispositions différentes de celles du R.G.S. peuvent également être prévues par consigne sur les sections-frontières désignées au L.M.Tr. et dans les gares communes au RFN et à un autre Réseau.

Les lignes dont l'exploitation a été déléguée à un sous-traitant sont, sauf indications contraires du contrat de sous-traitance, exploitées en application des règlements de sécurité de l'exploitant.

Article 107. Agents chargés de l'application du R.G.S.

1. Désignation des agents.

L'application du R.G.S. incombe à des agents du GI et des EF désignés par le **nom de leur fonction de sécurité** décrite à l'annexe 2. Cette désignation impose une obligation d'identification mutuelle des agents exerçant une fonction de sécurité. Elle est indépendante de leurs autres attributions (par exemple, pour un agent-formation, surveillance du service voyageurs, ...).

2. Qualification des agents.

- Tout agent devant exercer une fonction de sécurité doit avoir suivi la formation correspondante et disposer de la documentation nécessaire.
- L'aptitude d'un agent à exercer une fonction de sécurité doit faire l'objet d'un titre d'habilitation.

Article 108. Exercice des fonctions de sécurité.

1. Continuité d'exercice des fonctions de sécurité.

- Un agent exerçant des fonctions de sécurité ne doit quitter son service qu'après avoir été remplacé ou, s'il cesse le service sans être remplacé, que si les conditions de sécurité nécessaires sont remplies.

COPIE

- En cours de service, il ne doit pas s'absenter sans l'autorisation du dirigeant intéressé (ou, en son absence, du Régulateur sur ligne régulée) qui prend ou fait prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires.
  Si, en cas de force majeure ou pour effectuer une opération de sécurité urgente (couverture d'un obstacle,...) un agent doit néanmoins abandonner temporairement, sans autorisation préalable, le lieu où il assure normalement son service, il doit prendre les mesures pour que la sécurité reste assurée pendant son absence.
- Tout agent constatant ou présumant l'absence ou la défaillance d'un agent chargé d'une fonction de sécurité doit prendre immédiatement les mesures de sécurité qui lui paraissent nécessaires et aviser, par les moyens les plus rapides, le dirigeant intéressé.

2. Intervention d'un agent dans une opération de sécurité incombant à un autre agent.

- Sauf danger imminent, un agent ne doit pas intervenir dans une opération de sécurité incombant à un autre agent sans en avoir reçu l'ordre ou sans avoir réalisé au préalable toutes les ententes nécessaires.
- Un agent non habilité à l'exécution d'une opération de sécurité doit, le cas échéant, faire appel à un agent qualifié.
- Tout agent responsable de l'application du R.G.S. doit attirer l'attention de l'agent qui lui a donné un ordre dont l'exécution est susceptible de compromettre la sécurité ; il prend, en attendant de nouvelles instructions, les mesures de sécurité qui lui paraissent nécessaires.

§3. Mise à disposition des agents des règlements et documents de sécurité – Transmission du service de sécurité.

Article 109. Prise de connaissance des règlements et documents de sécurité.

Le dirigeant des agents doit prendre les mesures utiles pour que les textes relatifs à la sécurité soient bien portés à la connaissance des agents intéressés (y compris les agents de remplacement).

Les agents assurant une fonction de sécurité doivent de leur coté, avoir pris connaissance des textes et documents nécessaires à l'exécution de leur service, dans les conditions précisées par consigne.

Article 110. Remise de service entre agents sédentaires.

1. Tout agent sédentaire chargé d'une fonction de sécurité quittant son service doit remettre ses fonctions à son successeur et lui transmettre les renseignements et les documents nécessaires. Le successeur doit, en prenant son service, prendre connaissance de ces renseignements et documents. Les modalités de remise de service sont fixées par consigne.

2. La transmission du service entre agents-circulation, entre agents-formation, entre aiguilleurs, entre gardes de poste de cantonnement, a lieu par écrit.

Les transmissions de service entre les autres agents sont, en principe, verbales.

Lorsqu'il remet le service à son successeur par écrit, l'agent qui quitte le service inscrit sur le document prévu à cet effet la mention :

COPIE

« Remis le service à M…… le …… (jour et date) à …… h …… min », complétée soit par les renseignements utiles à son successeur, soit par la mention R.A.S. (rien à signaler) et signe.

L'agent qui prend le service inscrit :

« Pris le service le …… (jour et date) à …… h …… min », et signe.

S'il y a interruption du service (fermeture d'une gare temporaire au service de la circulation par exemple) la mention :

« Remis le service …… » est remplacée par : « Cessé le service le …… (jour et date) à …… h …… min ».

Article 111. Réservé.

§4. Communications échangées pour l'application du R.G.S.

Article 112. Généralités.

Une communication est une relation motivée, finalisée par un objectif, entre plusieurs interlocuteurs qui échangent des messages, des données ou des informations.

Son efficacité repose sur deux critères

- un critère de forme : il faut parler la même langue, composer des phrases claires, précises et sans ambiguïté,
- un critère de sens : le contexte dans lequel se trouvent les interlocuteurs est important ; le sens d'une communication devient explicite par référence à la situation pour laquelle elle est conçue.

En toutes circonstances, les communications qui sont échangées à l'occasion des opérations de sécurité doivent faire l'objet d'une attention toute particulière car elles sont un élément essentiel de la sécurité des circulations.

Article 113. Nature des communications échangées.

1. Les communications échangées à l'occasion des opérations de sécurité sont, en fonction de leur nature et de leur importance, formalisées ou non.

Les communications formalisées sont celles dont les termes et la forme sont fixés par le R.G.S. ou une consigne de sécurité. Ces termes et cette forme doivent être seuls employés pour toute transmission de ces communications.

Les communications non formalisées sont celles pour lesquelles le R.G.S. ou les consignes de sécurité n'imposent ni les termes ni la forme.

Toutes ces communications peuvent être verbales, écrites ou effectuées par signaux conventionnels optiques ou acoustiques suivant les prescriptions des règlements correspondants.

- **Les communications verbales** concernant la sécurité sont celles qui sont émises ou échangées de vive voix, par téléphone, par haut-parleur, par radio, … . Ces communications peuvent être enregistrées et conservées dans les cas et les conditions prévues par une Consigne de sécurité.

COPIE

- **Les communications écrites** concernant la sécurité sont celles qui sont échangées directement ou par l'intermédiaire d'un moyen de télétransmission. Leur transcription tient lieu d'enregistrement.

Disposition Complémentaire :

Certains ordres ou avis délivrés en application du R.G.S. (bulletin C, bulletin S, ...) peuvent être transmis par téléphone ou par radio suivant les modalités fixées par les règlements intéressés. L'établissement de l'ordre ou de l'avis écrit par l'émetteur avant transmission tient lieu d'enregistrement.

Lorsque la transmission d'une communication concernant la sécurité est faite par téléphone ou par radio, les correspondants doivent s'identifier au préalable.

Certains ordres, en raison de leur caractère urgent et impératif, peuvent ne pas être précédés d'une identification. C'est le cas de ceux émis pour obtenir l'arrêt d'urgence d'un train.

Dans certains cas prévus par le R.G.S. ou les Consignes de sécurité, les communications concernant la sécurité constituent des **dépêches** et sont émises et transmises dans les conditions prévues à l'article 114.

Article 114. Dépêches.

1. Toute dépêche doit, sauf dans les cas prévus par la Consigne de sécurité « Organisation du service de la circulation », être transmise et reçue par les agents responsables de l'opération à effectuer.

Lorsque, exceptionnellement, l'un de ceux-ci ne peut le faire lui-même, un autre agent peut expédier ou recevoir une dépêche. Mais, la transmission de la dépêche doit avoir lieu sur l'ordre de l'agent intéressé; à la réception, le texte de la dépêche doit être immédiatement porté à la connaissance du destinataire qui le vise.

2. Toute dépêche doit être intégralement écrite par l'agent qui la transmet et par celui qui la reçoit sur le carnet d'enregistrement des dépêches avec les autres dépêches dans la même série de numérotation continue.

Toutefois, le R.G.S. ou, avec l'accord de la Direction de l'Infrastructure, une consigne, peut prévoir que pour certaines opérations il est fait usage d'imprimés, contenant déjà une partie du texte des dépêches à échanger, le texte des dépêches devant néanmoins être toujours énoncé en entier.

Une dépêche ne peut être annulée que par une autre dépêche.

3. Les dépêches peuvent, à défaut du moyen éventuellement prévu par le règlement, être transmises par tous les moyens de correspondance utilisables : téléphone, radio, exprès, ...

Lorsqu'une dépêche est transmise par téléphone ou par radio, l'agent qui la transmet doit obtenir l'assurance que la dépêche a été bien comprise en faisant répéter, à l'issue de sa transmission intégrale, le texte complet par l'agent qui la reçoit (collationnement du texte).

Sauf prescriptions particulières du R.G.S., les indications qu'échangent alors les deux correspondants (numéros d'inscription,...) tiennent lieu d'accusé de réception.

4. La transmission d'une dépêche par télécopie n'est autorisée que dans les cas prévus au R.G.S. (et dans certains textes de prescription de l'Infrastructure), l'émetteur devant contrôler la réception de son message (contrôle de la qualité et de l'intégralité du message reçu).

COPIE

Article 115. Dépêches et autres communications échangées entre les agents-circulation (ou les chefs de service, aiguilleurs et gardes) et les agents des trains ou les agents travaillant sur les voies.

1. Lorsqu'une dépêche est échangée par téléphone ou par radio entre l'agent-circulation (ou l'aiguilleur ou le garde) d'une gare (ou d'un poste) et, soit un agent des trains (conducteur, agent de desserte,...), soit un agent travaillant sur les voies, les interlocuteurs doivent s'identifier mutuellement, puis :

- si elle est émise par l'agent-circulation (ou l'aiguilleur ou le garde) d'une gare ou d'un poste, l'agent qui la reçoit prend note de la provenance, de l'heure de la transmission, du numéro le cas échéant, des indications essentielles (ou bien il complète l'imprimé utilisé si celui-ci comporte déjà tout ou partie du texte de la dépêche à échanger) ; il en accuse réception en répétant ces dernières indications (ou celles figurant sur l'imprimé),
- si elle est émise par un agent des trains ou par un agent travaillant sur les voies, cet agent n'a pas à l'enregistrer sauf dispositions contraires du R.G.S. ou d'une consigne (ou bien il complète l'imprimé utilisé si celui-ci comporte déjà tout ou partie du texte de la dépêche à échanger).

2. Les conducteurs doivent informer par écrit (ou par restitution) leur dirigeant des dépêches, ordres et avis qui leur ont été délivrés en application du R.G.S. ou d'une consigne, lors de tout incident.

3. Les agents-circulation (ou les chefs de service ou aiguilleurs) des gares (ou des postes) doivent retransmettre le plus rapidement possible aux responsables des exploitants et aux agents intéressés désignés, les communications reçues des agents des trains et des agents travaillant sur les voies : ils annotent en conséquence le carnet d'enregistrement des dépêches.

Article 116. Téléphone installé le long des lignes, téléphone public mobile ou non mobile, radio sol-train.

1. Les agents des trains et ceux qui travaillent ou circulent sur les voies peuvent utiliser les téléphones installés le long des lignes.

Ces téléphones sont, en dehors des téléphones des P.N. gardés et de certains P.N. à S.A.L. :

- les téléphones de signaux,
- les téléphones d'alarme sur les lignes électrifiées (téléphones repérés par une marque rouge),
- les téléphones extérieurs reliés au circuit de régulation (téléphones repérés par une marque verte),
- les téléphones placés près des transmetteurs, des embranchements particuliers, à l'extérieur (exceptionnellement à l'intérieur du bâtiment lorsque l'accès en est possible) du bâtiment des gares temporaires,
- les téléphones de pleine voie et notamment ceux installés sur les lignes importantes non électrifiées.

COPIE

A l'exception des téléphones de signaux et des P.N. à S.A.L., les téléphones sont identifiés par leur point kilométrique arrondi à l'hectomètre. Les téléphones des P.N. à S.A.L. sont repérés par la lettre T ou la silhouette d'un combiné téléphonique.

Disposition Complémentaire :

1. Sur certaines lignes, désignées au L.M.Tr., des prises téléphoniques sont installées pour l'emploi de postes portatifs.
2. Certains téléphones placés à l'intérieur des guérites des P.N. sont repérés par la lettre T. Une clé permettant d'ouvrir la porte est placée dans un coffret fermé à clé de Berne ou plombé, repéré « guérite-clé de secours ».

2. En pleine voie, les flèches rouges (téléphones d'alarme) ou vertes (autres téléphones) placées normalement :

- sur les supports caténaires sur lignes électrifiées par caténaires,
- sur des supports spéciaux ou sur les poteaux kilométriques ou hectométriques sur les autres lignes,

indiquent la direction du téléphone le plus proche.

Disposition Complémentaire :

1. Sur certaines lignes sur lesquelles les flèches indiquées ci-dessus ne sont pas installées, les postes téléphoniques sont indiqués au L.M.Tr.

2. Dans les tunnels, la direction du téléphone le plus proche est, sauf cas particuliers mentionnés au L.M.Tr., indiquée par des flèches réflectorisées et fixées au-dessus de chaque niche : la niche comportant le téléphone est repérée par la silhouette réflectorisée en noir sur fond blanc d'un combiné téléphonique ou par la lettre T, en noir sur fond blanc, éclairée.

3. Si le téléphone est situé du côté opposé au repérage, deux flèches sont placées perpendiculairement aux voies, au droit du téléphone.

3. Les téléphones d'alarme sont reliés au régulateur sous-stations, celui-ci pouvant mettre l'utilisateur en communication avec le Régulateur. Les autres téléphones sont reliés aux gares ou postes ou au Régulateur.

4. Les conditions d'emploi des téléphones installés à l'extérieur des bâtiments (gares temporaires,...) sont indiquées près de chaque appareil.

En dehors des cas prévus par les règlements (arrêt par un signal, demande de secours, ordre de coupure d'urgence,...) l'agent qui utilise un téléphone installé le long des lignes doit s'annoncer à son correspondant sous la forme :

« Ici conducteur du train n°……, sur la voie n°…… (ou agent... nom et qualité) au téléphone du km…… (ou de la gare, du poste, du signal,...) ».

A moins que le téléphone soit muni d'un voyant d'appel téléphonique (V.A.T., voir règlement S1B), l'utilisateur doit, s'il attend les instructions de son correspondant, s'assurer que celui-ci peut le rappeler ; à défaut, il doit rester à l'écoute ou le rappeler lui-même dans un délai fixé par l'interlocuteur.

5. Les agents peuvent utiliser des téléphones publics (mobiles ou non), dans les zones couvertes par les opérateurs, dans les cas prévus par le R.G.S. **et à défaut des autres moyens utilisables**, pour effectuer des communications présentant un caractère urgent ou impératif. Leur emploi ne dispense pas de prendre les mesures de sécurité prévues

COPIE

par le R.G.S. Dans les locaux techniques de signalisation, de télécommunication et les locaux de certains postes repérés à cet effet l'utilisation des téléphones publics mobiles est interdite et ils doivent en conséquence être en position d'arrêt (ou hors service).

6. Sur les lignes équipées de radio sol-train les dépêches avec les conducteurs doivent être échangées uniquement lorsque le train est à l'arrêt [(1)] sauf en ce qui concerne les ordres urgents et impératifs. L'utilisation de la radio sol-train pour les autres communications est limitée au strict nécessaire pour tout ce qui ne concerne pas la circulation du train.

§5. Dispositions diverses.

Article 117. Limites territoriales d'une gare.

1. Pour l'application du R.G.S., les limites d'une gare sont fixées par consigne.

2. Les parties de voies situées en dehors des limites des gares sont dites « en pleine voie ».

Article 118 Importance de l'heure exacte.

La bonne exécution du service de la sécurité impose de connaître l'heure exacte. Les agents des gares, des trains, et des services de maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant chargés de fonctions de sécurité, doivent régler, en conséquence, les montres et, faire régler, lorsqu'ils ne le peuvent pas eux mêmes, par les agents de maintenance les horloges dont ils disposent.

(1) Les mêmes dispositions sont applicables sur certaines autres sections de ligne, non équipées de radio sol-train, sur lesquelles les conducteurs sont dotés d'un téléphone public mobile permettant d'entrer en contact avec eux. Les conditions d'utilisation de ces postes devant faire l'objet d'une consigne de sécurité.

COPIE

Annexe 1 Liste des règlements composant le R.G.S. (Règlement Général de Sécurité).

S0 – Généralités

S1 – Signaux

Règlements S1A Signaux.

S1B Arrêt d'un train par la signalisation.

S1C Systèmes de répétition des signaux contrôles de vitesse et de franchissement.

S1D Information des mécaniciens concernant la modification de la signalisation.

S1E Signaux portés par les trains.

S2 – Circulation des trains – Prescriptions communes aux lignes à double voie, à voie unique et à voie banalisée.

Règlements S2A Service de la circulation.

S2B Protection des voies principales.

S2C Circulation des trains.

S2D Conditions d'exercice de la Fonction de conducteur et prescriptions concernant plus spécialement les conducteurs.

S3 – Circulation des trains – Prescriptions spéciales aux lignes à double voie.

Règlements S3A Régime normal d'exploitation des lignes à double voie.

S3B Voie unique temporaire – Mouvements à contre-voie.

S3C Installations de contresens (I.C.S).

S4 – Circulation des trains – Prescriptions spéciales aux lignes à voie unique et aux lignes à voie banalisée.

Règlements S4A Régime général d'exploitation des lignes à voie unique.

S4B Régime d'exploitation des lignes à voie unique à trafic restreint**.**

S4C Autres Régimes d'exploitation des lignes à voie unique (à paraître)**.**

S4D Lignes à voie banalisée (à paraître)**.**.

S4E Lignes à grande vitesse, principes d'exploitation (à paraître)**.**

COPIE

S5 – Cantonnement.

Règlements S5A Cantonnement téléphonique (C.T).

S5B Block manuel de double voie par appareils.

S5C Block manuel de voie unique par appareils.

S5D Blocks automatiques.

S6 – Installations de sécurité.

Règlements S6A Utilisation des installations de sécurité.

S6B Travaux sur les installations de sécurité.

S7 – Composition des trains.

Règlements S7A Composition, remorque, freinage, vitesse limite des trains.

S7B Equipement des trains en personnel.

S7C Attelages – Organes de frein.

S7D Composition des trains, dispositions diverses.

S8 – Manœuvre et évolutions.

Règlements S8A Manœuvres.

S8B Evolutions.

S9 – Travaux sur les voies – Trains de travaux.

Règlements S9A Travaux sur les voies.

S9B Trains de travaux.

S10 – Passages à niveau.

Règlements S10A Gardiennage des passages à niveau.

S10B Mesures en relation avec le service des passages à niveau.

S11 – Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par caténaires.

COPIE

Annexe 2 Vocabulaire utilisé dans le Règlement Général de Sécurité.*

APPELLATIONS	DEFINITIONS
Fonctions exercées	
Conducteur	Agent chargé de la conduite d'un engin moteur sur une voie ferrée.
Agent-circulation	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé d'assurer le service de la circulation des trains.
Chef de sevice	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé d'assurer sur le terrain la direction, la surveillance et, s'il y a lieu, l'exécution du service. Il peut assurer notamment la fonction d'agent-formation, l'expédition des trains et, à la demande d'un agent-circulation, certaines opérations relatives à la sécurité telles que la vérification de la libération d'une partie de voie, l'immobilisation d'un appareil de voie,...
Régulateur **Lignes régulées**	Agent chargé d'organiser et de contrôler la circulation des trains sur certaines lignes ou sections de ligne dites régulées et désignées comme telles au L.M.Tr., et d'exécuter ou de faire exécuter certaines opérations de sécurité.
Aiguilleur	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de la manœuvre de signaux ou d'appareils de voie.
Garde	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé du cantonnement.
Agent-formation	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de l'application des règles relatives à la composition des trains.

* Le vocabulaire particulier aux passages à niveau, à la traction électrique et aux travaux figure dans les Règlements correspondants.

COPIE

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Fonctions exercées	
Chef de la manœuvre	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de la commande et de l'exécution d'une manœuvre.
Agent d'accompagnement	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé dans un train, tant en marche que lors des arrêts, de certaines tâches concernant la sécurité notamment l'assistance au conducteur.
Agent de desserte	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de l'application des consignes de desserte. Sur les lignes à trafic restreint, agent du train chargé de l'application du règlement correspondant.
Reconnaisseur	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé des opérations de reconnaissance de l'aptitude au transport.
Garde de P.N.	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé de garder les barrières d'un passage à niveau.
Agent des trains	Terme général désignant à la fois le conducteur et le ou les agents d'accompagnement d'un train.
Mainteneur du matériel roulant	Agent effectuant des tâches de maintenance liées à la sécurité soit pendant l'exploitation des matériels roulants, soit en dehors de leur exploitation.
Mainteneur de l'infrastructure	Agent effectuant seul ou dirigeant des tâches critiques de maintenance sur les installations techniques ou de sécurité de l'infrastructure soit pendant leur exploitation, soit en dehors de l'exploitation.
Réalisateur	Agent quelles que soient ses autres fonctions, chargé de l'application de la totalité des mesures réglementaires de sécurité incombant au service de maintenance de l'infrastructure pendant la durée des travaux.
Circulations	
Engin moteur	Désigne tout véhicule qui se déplace par ses propres moyens : machine (locomotive ou locotracteur), autorail, élément automoteur, draisine,…
Train	Engin moteur ou groupe d'engins moteurs remorquant ou non un ou plusieurs véhicules, circulant en suivant une marche tracée, ou en marche indéterminée, ou bien selon un régime spécial (trains de travaux, draisines,...).

COPIE

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Circulations	
Évolution	Déplacement d'un engin moteur ou d'un groupe d'engins moteurs, remorquant ou non un ou plusieurs véhicules à l'intérieur d'un établissement ou entre des établissements voisins désignés, sous la responsabilité du conducteur renseigné sur sa destination ; désigne également l'ensemble des véhicules déplacés. Les évolutions sont, sauf dispositions contraires du R.G.S. et notamment du règlement qui leur est propre, soumises aux prescriptions concernant les trains.
Manœuvre	Déplacement, guidé par signaux de manœuvre, par radio,..., d'engins moteurs remorquant ou non un ou plusieurs véhicules ou de véhicules non remorqués ; désigne également l'ensemble des véhicules déplacés.
Circulation	Terme général par lequel sont désignés à la fois les trains, les évolutions et les manœuvres.
Unité multiple (unité double, triple,…) (U.M.)	Désigne des engins moteurs (locomotives, autorails ou éléments automoteurs) commandés d'un seul poste de conduite.
Double traction (D.T.)	Mode de traction d'une circulation par deux machines placées en tête ; chaque machine est commandée par un conducteur
Jumelage	Désigne deux autorails (exceptionnellement trois, dont deux peuvent être en unité double) pouvant être séparés par une ou plusieurs remorques ; chaque autorail (ou unité double) est commandé par un conducteur.
Machine haut-le-pied (HLP)	Désigne le train constitué par une machine ou un groupe de deux machines pouvant, dans les cas prévus par les règlements, remorquer un ou deux véhicules.
Engin moteur seul (ou machine seule,…)	Désigne un engin moteur non accompagné de véhicules.
Engin moteur en véhicule	Désigne un engin moteur incorporé dans une circulation et ne participant pas à la traction.
Train régulier	Train figurant au L.M.Tr. et ne portant aucune désignation spéciale. Les trains réguliers circulent tous les jours, sauf indication contraire. S'applique également à un train facultatif rendu régulier (régularisation).
Train facultatif	Train désigné comme tel au L.M.Tr. Les trains facultatifs sont mis en marche suivant les besoins du service et peuvent l'être sur tout ou partie du parcours prévu au L.M.Tr. S'applique également à un train régulier rendu facultatif (dérégularisation).

COPIE

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Circulations	
Train spécial	Train à marche tracée ne figurant pas au L.M.Tr. et faisant, en principe, l'objet d'un Avis-train. La date de circulation d'un train spécial peut n'être pas fixée à l'avance et n'être indiquée que lors de sa mise en marche. Un train spécial peut, en particulier, être désigné comme facultatif ; il est alors mis en marche suivant les besoins du service et peut l'être sur tout ou partie du parcours prévu à l'Avis-train.
Train à marche indéterminée (train M.I.)	Train pouvant avoir un horaire approximatif, mais ne comportant pas d'ordre normal de circulation par rapport aux trains à marche tracée, et n'ayant par suite ni croisements, ni garages, au sens réglementaire de ces mots.
Voies	
Voies principales	Les voies principales comprennent : - entre les gares, les voies affectées à la circulation des trains ; - dans les gares, les voies affectées à la circulation des trains notamment celles affectées à la réception ou au départ des trains transportant des voyageurs et certaines voies de circulation intérieures.
Voies de service	Les autres voies sont dénommées, d'une manière générale, voies de service. Depuis une ligne à signalisation de cabine l'accès à ces voies est repéré par une signalisation complémentaire au sol.
Signalisation	
Système de signalisation	Terme général par lequel sont désignés les systèmes transmettant des ordres ou informations aux circulations pour assurer : - la protection des circulations et des installations, - l'espacement des circulations de même sens, - les changements de voie, - les réductions de vitesse.
Lignes	
Ligne à signalisation au sol	Sur les lignes à signalisation au sol, le système de signalisation est réalisé de manière ponctuelle par des signaux implantés au sol. La vitesse maximale autorisée sur ces lignes est inférieure ou égale à 220 km/h.

COPIE

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Lignes	
Ligne à signalisation de cabine	Sur les lignes à signalisation de cabine, le système de signalisation transmet de manière continue en cabine de conduite des ordres et une consigne de vitesse associée éventuellement à une distance but. Une signalisation au sol peut compléter ces ordres et informations.
Ligne à grande vitesse (LGV)	Sont désignées lignes à grande vitesse les lignes équipées d'une signalisation de cabine et sur lesquelles la vitesse maximale autorisée est supérieure à 220 km/h. Sont également désignés comme ligne à grande vitesse les raccordements à ces lignes équipés d'une signalisation de cabine quel que soit le taux de vitesse maximal autorisé. Ces lignes sont désignées au L.M.Tr. par la mention : « Ligne à grande vitesse ».
Régimes d'exploitation	
Double voie (D.V.)	Régime d'exploitation d'une ligne à deux voies (ou plus) dans lequel chaque voie est normalement affectée à la circulation des trains dans un sens déterminé.
Voie unique (V.U.)	Régime d'exploitation d'une ligne dans lequel les trains des deux sens circulent sur la même voie, les mesures à prendre pour éviter la rencontre de deux trains de sens contraire étant définies par les règlements ou par une consigne.
Voie banalisée	Régime d'exploitation d'une ligne à une voie ou à plusieurs voies parcourues par les trains des deux sens. Sur ces voies, des installations de sécurité s'opposent à l'expédition de deux trains de sens contraire à la rencontre l'un de l'autre. Sur les lignes à plusieurs voies banalisées, les trains d'un même sens peuvent circuler indifféremment sur l'une quelconque de ces voies.
Installations de contresens (I.C.S.)	Installation permanente (I.P.C.S.) ou temporaire (I.T.C.S.) permettant, en double voie, de faire circuler sur une voie, des trains en sens inverse du sens normal. Sur ces voies, des installations de sécurité s'opposent à l'expédition de deux trains de sens contraire à la rencontre l'un de l'autre.

COPIE

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Régimes d'exploitation	
Voie unique temporaire (V.U.T.)	Régime temporaire d'exploitation permettant, en double voie, de faire circuler sur une voie des trains en sens inverse du sens normal ; l'expédition de deux trains de sens contraire à la rencontre l'un de l'autre est empêchée par l'application de dispositions réglementaires.
Contresens **Contre-voie**	En double voie, les circulations se déplaçant sur une voie en sens inverse du sens normal sont dites « à contresens » sur une I.C.S. ou en V.U.T. Elles sont dites « à contre-voie » dans tous les autres cas.
Modes de circulation particuliers	
Marche à vue (M.V.)	L'obligation de « marcher à vue » impose au conducteur : - de s'avancer avec prudence, en réglant sa vitesse, compte tenu de la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, de manière à pouvoir s'arrêter avant une queue de train, un signal d'arrêt ou un obstacle, - de ne pas dépasser la vitesse de 30 km/h.
Marche en manœuvre	L'obligation de « marcher en manœuvre » impose au conducteur de s'avancer avec prudence, sans dépasser la vitesse de 30 km/h et en se tenant prêt à obéir aux signaux qu'il pourrait rencontrer ou qui pourraient lui être faits.
Marche prudente	L'obligation de « marcher avec prudence » impose au conducteur de franchir une partie de voie délimitée en réduisant sa vitesse compte tenu du motif qui lui a été indiqué.
Établissements et définitions diverses	
Poste	Installation, quelle que soit par ailleurs sa désignation administrative, comportant la manœuvre de signaux et, éventuellement, d'appareils de voie. Certains groupes de leviers de commande en campagne, sous la dépendance d'un poste, sont désignés « Point ».
Gare	Installation, quelle que soit par ailleurs sa désignation administrative, « ouverte au service de la circulation » c'est-à-dire comportant au moins un agent-circulation ainsi que les aménagements nécessaires pour effectuer les opérations relatives à la circulation définies par les règlements. Une gare peut être divisée en plusieurs « secteurs-circulation », comportant chacun un agent-circulation.
Établissement de pleine ligne (P.L.)	Installation, quelle que soit par ailleurs sa désignation administrative, « fermée au service de la circulation ».

COPIE

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Établissements et définitions diverses	
Établissement	Terme général par lequel sont désignés à la fois les gares et les établissements P.L. Toutefois, dans le terme « directeur d'Établissement », le mot est pris dans son sens administratif.
Dépôt	Terme général par lequel sont désignés aussi bien les établissements, quelle que soit leur désignation administrative, gérant des conducteurs, que les ensembles de voies affectés au stationnement des engins moteurs pendant leurs périodes d'inutilisation ou d'entretien.
Signaux d'entrée d'une gare ou d'un poste	S'applique aux signaux (signal carré ou sémaphore, guidon d'arrêt, …) susceptibles d'arrêter et de retenir les trains à l'entrée d'une gare ou de la zone d'un poste.
Signaux de sortie d'une voie, d'une gare, d'un poste	S'applique aux signaux qui, lorsqu'ils sont fermés, interdisent normalement aux circulations de s'engager soit sur une autre voie, soit au-delà de la gare ou du poste. Les carrés de départ des voies à quai, les sémaphores de block manuel sont des exemples de signaux de sortie.
Position d'une aiguille • **aiguille à droite** • **aiguille à gauche**	Une aiguille est : - à droite si la direction de droite est donnée quand on regarde l'aiguille par la pointe (lame gauche appliquée), - à gauche si la direction de gauche est donnée quand on regarde l'aiguille par la pointe (lame droite appliquée).
En amont **En aval**	Un point A est « en amont » d'un point B lorsqu'il est rencontré avant le point B dans le sens considéré ; il est « en aval » lorsqu'il est rencontré après. En double voie, ce sens est le sens normal de circulation. Si le point B est un signal, ce sens est celui des circulations auxquelles ce signal s'adresse.
En avant **En arrière**	Par rapport à un train déterminé, les points situés « en avant » sont ceux vers lesquels il se dirige, les points situés « en arrière » étant ceux dont il s'éloigne, compte tenu de son sens réel de circulation.

COPIE

APPELLATIONS	DÉFINITIONS
Établissements et définitions diverses	
Expédition d'un train **Arrivée d'un train**	Lorsque les règlements prévoient, par exemple, qu'un train X ne doit être expédié qu'après l'arrivée d'un train de sens contraire Y, les mots « expédition » et « arrivée » s'appliquent également au passage du train s'il s'agit d'un train passant sans arrêt. Le train X ne doit, bien entendu, être expédié que si le train Y est arrivé complet.
Tronc commun temporaire	En double voie, disposition de voies à l'intérieur de la zone d'un poste, permettant temporairement et sur une faible distance (travaux sur un ouvrage d'art...), de faire circuler les trains : - des deux sens sur une même partie de voie, - sur deux voies rapprochées l'une de l'autre avec engagement du gabarit, - sur deux voies enchevêtrées, - alternativement sur l'une ou l'autre voie.

COPIE

COPIE

Fiche d'identification

Titre	Généralités
Référentiel	Référentiel Infrastructure
Nature du texte	Règlement S 0
Émetteur	Direction Déléguée Système d'Exploitation et Sécurité -IES -EX
Référence *Ancienne référence*	IN 1472 R S 0
Date d'édition	01-01-1976
Version en cours / date	version 11 du 26-Août-2005
Date d'application	Applicable au 1er mars 2006

Approbation

Rédacteur		*Vérificateur*		*Approbateur*	
Philippe MARCHAL	23-08-2005	Christian AULAGNIER	23-08-2005	Frédéric ZANOTTI	26-08-2005
Approuvé par décision ministérielle					

Textes remplacés

- **La version 10 de juillet 2003.**

Textes de référence

- **Néant**

Historique des versions

Edition	*Version*	*Date de version*	*Date d'application*
1ère Edition	Version 1	1er janvier 1976	26 septembre 1976
	Version 2	10 octobre 1980	21 mai 1981
	Version 3	2 février 1984	02 mai 1984
	Version 4	17 juillet 1984	1er janvier 1985
	Version 5	12 février 1988	29 mai 1988
	Version 6	31 juillet 1989	02 octobre 1989
	Version 7	1er février 1991	02 juin 1981
	Version 8	29 mai 1993	13 juin 1993

	Version 9	24 septembre 1999	28 novembre 1999
	Version 10	01 juillet 2003	01 décembre 2003
	Version 11	26 Août 2005	1er mars 2006

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

Organismes de la direction de l'entreprise	Liste prédéterminée
Régions	COREP - IN - ARS – INCSV – INCSC - INCRSP - INEX – COGC – INSYS – CI – PI – RRF – ZF – GA – CGF – CSC – DCF – RRF10 – ZF10 – GA10 – CGF10 – CSC10 - INVM - PMT - PMT1 - PMT2 - SLH - V0 - V02 – RRF2 – ZF2 – GA2 – CGF2 – CSC2 – DCF2
Établissements	ABE – ASTI - AV - EE – EEQS – EE1 - EE10 - EE101 - EE102 – EE111 - EE112 - EE113 - EE161 - EE20 - EE74 - EE90 - EE99 – ET - ETQP - ETR EEH – ETH – MAH – MXH - MA – MAQS - MAMM – MAMR – MAMW – MATRAI - MX - MXL MXQS - MXLOG - SB10 – SB12 – SB102 - SE - SE201 – SE301 –SV – SVQS- SVH - SV10 – SV105 - SV16 – SV106 - SV30 – SV301 - SV31 - SV32 - SV33 - SV34 – SV304 - SV35 – SV305 - SV36 – SV306 - SV37 – SV307 –SV38 - SV39 - SV99 – SV309 –- SLV - SLV101 – SLV102
Organismes rattachés	R27 - R30 - R31 - R33 - R34 – R35 - R36 - R37 - R38 - R42 - R48 - R52 - R53 - R54 - R57 - R60 -FORMIN
Collections individuelles	98 - OSB
Particularités de distribution	RFF

	Nom de l'organisme	*Coordonnées*
Distribution initiale	Service général	Répartition : tél. : 31 97 11 Routage : tél. : 31 97 07
Distribution complémentaire	EIMM de St-Pierre-des-Corps	Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97

Résumé

Le présent règlement fixe les dispositions générales concernant le référentiel de sécurité.

Accompagnement du texte

Ce texte est à présenter aux acteurs concernés ; temps estimé 1 heure.